



WIRTSCHAFT JADE-WESER-PORT

Deutschlands „Geisterhafen“ lebt – doch jetzt droht eine paradoxe Blockade

Stand: 13:05 Uhr | Lesedauer: 7 Minuten

Von **Birger Nicolai**, Wilhelmshaven

Deutschlands einziger Tiefwasserhafen schien fast schon gescheitert. Jetzt kommen so viele Riesenschiffe, dass die Kapazitäten bald nicht mehr reichen werden. Doch der Ausbau soll ausgebremst werden. Und diese Idee stammt aus den eigenen Reihen.

In ein paar Tagen kommen 20.000 Tonnen Frühkartoffeln aus Ägypten per Containerschiff in Wilhelmshaven an. „Wir brauchen dafür Platz in unserem Kühlhaus. Die Osterhasen aus Schokolade konnten wir deshalb dieses Jahr leider nicht annehmen“, sagt Horst Bartels, Gründer und Chef von Nordfrost. Es ist kühl in seiner Halle, nur wenige Grad über null, trotzdem sind die Temperaturen gut zu ertragen.

Das ändert sich schlagartig hinter dem nächsten Rolltor. Bei minus 22 Grad fahren hier Mitarbeiter voll beladene Paletten mit dem Gabelstapler durch den Raum. Lagerarbeiter packen Fleischkartons des dänischen Konzerns Danish Crown in Kühlcontainer hinein. „Spare Ribs“ steht auf den Kartons. Die Tiefkühlware muss auf jedem Meter des Transports in der eisigen Kälte bleiben. In Seecontainern verstaubt, gehen die Fleischkisten später über die Kaikante auf Containerschiffe Richtung Fernost.

Wieder ein paar Meter weiter steht eine große Plastikwanne auf dem Boden, die mit angetauten Fischfilets gefüllt ist. Ein Containerfrachter hat Alaska-Pollack aus China in den [Jade-Weser-Port \(/wirtschaft/article172063902.ece\)](/wirtschaft/article172063902.ece) gebracht. Im Labor am Rande der Halle untersuchen Mitarbeiter Proben der Ware auf Krankheitserreger. Die Fischreste in der Plastikkiste werden danach entsorgt. Und

die gerade angelandeten chinesischen Fischfilets kommen in das Tiefkühlager, bevor sie ein paar Wochen oder gar Monate später zum Portionieren und Verpacken in eine Fischfabrik gelangen.

Sechs Jahre nach der Eröffnung des einzigen deutschen Tiefwasserhafens kommt endlich Leben in das mehr als 300 Hektar große Gelände am Jadebusen. Nur wenige Seemeilen entfernt von der offenen Nordsee können hier im Jade-Weser-Port die größten Containerschiffe (</regionales/hamburg/article188630545.ece>) der Welt abgefertigt werden. Wegen der Wassertiefe von 18 Metern an den Kaimauern gelingt dies anders als in Hamburg sogar bei voller Beladung der Frachtschiffe.

Vier Riesenschiffe mit bis zu 22.000 Containern an Bord kommen jetzt jede Woche aus Fernost hierher. Die zwei größten Schifffahrtsallianzen der Welt, Ocean Alliance und 2M, sowie der Branchenführer Maersk laufen als letzten Halt in Nordeuropa den Jade-Weser-Port an.

Durch die Ansiedlung von VW (<https://www.welt.de/themen/vw/>) könnte dieses Jahr noch ein weiteres Riesenschiff pro Woche dazukommen – neben einigen kleineren Transportern, die Waren auf der Nord- und Ostsee weiterverteilen. An vielen Tagen sind die Hafenkranen und die rund 400 Mitarbeiter inzwischen voll beschäftigt. In den Jahren davor glich das Areal einem Teil des Naturschutzparks Wattenmeer, so wenig war auf der Fläche hier los.

Doch der Aufstieg des einstigen Pleitehafens, den sich die Bundesländer Bremen und Niedersachsen sowie der Hafенbetreiber Eurogate eine Milliarde Euro haben kosten lassen, könnte nun gestoppt oder sogar ins Gegenteil verkehrt werden. Nach Ansicht von Unternehmern wie Bartels sowie Teilen der Landespolitik ist es höchste Zeit, den Jade-Weser-Port mit deutlich mehr Verladekapazitäten auszustatten.

Mit den derzeitigen Anlagen stößt der Hafенbetrieb an einzelnen Tagen bereits an seine Grenzen und kann parallel höchstens zwei Großschiffe entladen oder beladen. Kleine Frachter müssen dann warten, weil schlichtweg die Kräne fehlen.

Eurogate betreibt auch Hafen in Bremerhaven

Kritiker befürchten, dass der Hafenbetreiber Eurogate den Ausbau hinauszögert, um die eigene Hafenanlage im benachbarten Bremerhaven auslasten zu können. Dort war der Umschlag vergangenes Jahr besonders stark eingebrochen, weil der Kunde Hapag-Lloyd große Mengen nach Hamburg abgezogen hatte – wo es seit Jahren schon Auslastungsprobleme gibt.

Nicht nur für Unternehmer wie Bartels stellt sich die Frage, ob in dem staatlich finanzierten Tiefwasserhafen die Firmenpolitik der Betreiberfirma bewusst Wachstumschancen für den Jade-Weser-Port vergibt und einen dauerhaften Erfolg des Milliardenprojekts riskiert.

Die damalige Bundesregierung hatte die Investition in den einzigen Hafenneubau seit Jahrzehnten in Europa damit begründet, dass die zukünftigen Riesenschiffe mit 400 Meter Länge eine konkurrenzfähige Anlaufstation in Deutschland finden müssten. Jetzt sind die 22.000-TEU-Frachter Realität, und sie laufen in Nordeuropa neben Rotterdam und Antwerpen auch Wilhelmshaven als Umschlagplatz an (TEU bedeutet Twenty Foot Equivalent Unit, das sind 20-Fuß-Standardcontainer).

Seit zehn Jahren schon gibt es in deutschen Seehäfen im Containerumschlag kaum mehr Wachstum. In den Nachbarländern Niederlande und Belgien dagegen steigen die Zahlen jedes Jahr um mindestens fünf Prozent. Umkehren kann diesen Trend wohl nur der Jade-Weser-Port – wenn es denn keine künstlichen Wachstumsgrenzen gäbe.

Schließlich könnten die derzeit installierten acht Containerbrücken bei dem vorausgesagten Wachstum in zwei Jahren nicht mehr ausreichen. Die Brücken sind 125 Meter hohe Kräne zum Löschen der Ladung. „Im nächsten Jahr könnten wir schon die Kapazitätsgrenze erreichen“, warnt Hafenkunde Bartels.

Auf die dann notwendige Erweiterung müssten die Logistiker lange warten: Von der Bestellung weiterer Krananlagen bis hin zum Aufbau im Hafen werden rund zwei

Jahre Zeit vergehen. Das Land Niedersachsen als größter Anteilseigentümer möchte den Hafen sogar noch weiter ausbauen. „In absehbarer Zeit werden wir den zweiten Bauabschnitt in Angriff nehmen müssen“, hat Ministerpräsident Stephan Weil kürzlich gesagt.

Jade-Weser-Port sollte 16 Containerbrücken bekommen

Der Hafentreiber Eurogate wiederum schiebt die Entscheidung seit Jahren vor sich her. „Es ist noch nicht der richtige Zeitpunkt gekommen“, sagt Terminalchef Mikkel Andersen im WELT-Gespräch. Vertraglich vereinbart zwischen den Ländern und dem Unternehmen Eurogate war ursprünglich eine Ausstattung des Hafens mit 16 Containerbrücken. Doch nach den Anlaufschwierigkeiten haben Manager von Eurogate neue Verträge ausgehandelt.

Nach WELT-Informationen müssen jene 16 Kräne nun erst dann angeschafft werden, wenn der Hafenumschlag die Zahl von gut einer Million Containern erreicht hat. Im vergangenen Jahr waren es rund 660.000 TEU – eine Steigerung um gut 18 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Für dieses Jahr wird mit einem Plus von bis zu 25 Prozent gerechnet.

Das sorgt für Auslastung und auch Arbeitsplätze. Allein aus den Ansiedlungen von Nordfrost und VW entstehen im Jade-Weser-Port bis zum Jahresende rund 1000 Jobs. Gleich nebenan baut der Volkswagen-Konzern eine Riesenhalle für die Verpackung von Autoteilen, die zum Beispiel nach Nord- und Südamerika verschifft werden sollen. Noch vor dem Sommer soll die Anlage in Betrieb gehen.

Nordfrost baut Deutschlands größtes Tiefkühlhaus

Nebenan reihen sich die Lagerhallen von Nordfrost bald auf einem Kilometer Länge aneinander. Durch die jüngste Erweiterung wird im Jade-Weser-Port Deutschlands größtes Tiefkühlhaus entstehen. Firmenchef Bartels hat sein Unternehmen mit derzeit rund 35 Prozent Marktanteil zum führenden Logistikanbieter in der Tiefkühlagerung in Deutschland ausgebaut.

Für nahezu alle großen Nahrungsmittelhersteller auf der einen und Einzelhandelsunternehmen auf der anderen Seite ist Nordfrost an 40 Standorten und mit täglich 1600 Lkw im Einsatz. Durch das aufkommende Geschäft im Jade-Weser-Port kommen nun der Export von Lebensmitteln deutscher Hersteller sowie der Import von Nahrungsmitteln aus Übersee hinzu.

Schon in wenigen Monaten könnte sich die Diskussion über die Zukunft des Hafens verschärfen. Denn nach WELT-Informationen untersucht ein norddeutsches Forschungsinstitut derzeit, ob sich der Ausbau des Jade-Weser-Ports lohnen würde. Auftraggeber sind Fördergesellschaften des Landes Niedersachsen.

Vor fünf Jahren gab es ein ähnliches Gutachten: Damals kam heraus, dass ab dem Jahr 2028 mit dem Bedarf an zusätzlichen Umschlagskapazitäten gerechnet werden müsse. Die Empfehlung lautete: Im Jahr 2020 sollten das Planfeststellungsverfahren und 2023 die Bauarbeiten für eine Hafenerweiterung beginnen. Nun will die Landespolitik wissen, ob dies alles noch gilt. Die Ergebnisse könnten für Tempo sorgen.

Überaus wichtig für die erneute Untersuchung ist, dass dabei auch ausländische Reedereien und Hafenbetreiber zu den Perspektiven des Jade-Weser-Ports befragt werden. Denn genau diese Unternehmen könnten am Ende sogar als Geldgeber auftreten: Hafenkonzerne wie Port of Singapore Authority oder Dubai Ports World expandieren stark und sind an Investitionen in Europa interessiert.

Zuletzt hat der chinesische Cosco-Konzern den Hafenbetrieb im griechischen Piräus gekauft. Durch ihre Verbindungen zu den teilweise staatlichen Reedereien (</regionales/hamburg/article188884439.ece>) aus Asien sowie Nahost könnten diese Hafenunternehmen für eine hohe Auslastung an den Kaimauern am Jadebusen sorgen. Für Eurogate wäre eine derartige Konkurrenz am eigenen Standort wohl ein Schreckgespenst – für die Region könnte sie sich als Segen erweisen.